

Project

Shared Space Bohmte

Jaar van uitvoering

Planning 2005 / 2006, uitvoering 2007 / 2008

Locatie

Bremer Straße, Bohmte DE

Type weg

Doorgaande weg, komtraverse (L&1, Landesstraße, wegbeheerder Bondsland Niedersachsen)



Inhoud

Beschrijving van de locatie.....2
Reden voor het project2
Kenmerken van de weg (voor).....3
Kenmerken van de weg (na).....3
Resultaten4
Pluspunten en leermomenten.....5
Meer informatie.....8



Beschrijving van de locatie

Geografische ligging

Bohmte ligt ca. 24 km ten noordoosten van de stad Osnabrück aan de noordelijke uitloper van de Teutoburger Wald.

Aantal inwoners:

13.600

Om welke straat / gebied gaat het

Het gaat om de Bremer Straße, een doorgaande route door de bebouwde kom. Er is voor de totale lengte een ontwerp als *Shared Space*-verblijfsgebied gemaakt, waarvan het ingekaderde gedeelte (zie afb. links) in een eerste fase tussen 2007 en 2008 is gerealiseerd.

Omgevend netwerk

Belangrijkste doorgaande weg langs Bohmte is de B51 tussen Osnabrück en Bremen, die via een directe verbinding vanuit het noorden met de stad verbonden is.

Intensiteit

- Mvt: 12.000, waarvan ruim 8% vrachtverkeer, daarvan 59% bestemmingsverkeer en 41% doorgaand verkeer
- Fietsers: niet bekend
- Voetgangers: niet bekend

OV

5 regionale buslijnen

V85

Niet bekend

Overige bijzonderheden

De Bremer Straße is een winkelstraat, maar de winkels liggen niet aaneengesloten naast elkaar. Direct langs de straat ligt ook een kerk.

Reden voor het project

De gemeente Bohmte wilde beter en slimmer gebruik maken van de ligging langs de doorgaande weg. Een aantrekkelijke openbare ruimte gecombineerd met goede bereikbaarheid zag men als beste garantie om de winkels in het stadje te behouden en zo mogelijk nieuwe winkels aan te trekken, wat ook weer als goede basis is voor het vasthouden en aantrekken van huishoudens.

Met de huidige kwaliteit van de openbare ruimte was men echter niet tevreden. De historisch gegroeide ruimtelijke structuren zijn eigenlijk niet goed meer herkenbaar. Bohmte heeft een imagoprobleem, dat men door de Shared Space aanpak wilde aanpakken.

Een van de probleemgebieden vormde het verkeer. Hoewel de directe verbinding tussen de stad en de B51 mogelijk wel voor een geringe afname van het doorgaande verkeer zou kunnen zorgen, verwachtte men hiervan geen substantiële afname van het verkeer. Ook verwachtte men niet dat een tempolimiet van 30 km/h tot een fundamenteel ander gedrag van automobilisten zou leiden. Een ander ontwerp van de Bremer Strasse achtte men daarentegen wel als kansrijk alternatief, zowel om een ander gedrag te realiseren als ook om de attractiviteit en de variëteit van de detailhandel te behouden en zo mogelijk te vergroten.

Kenmerken van de weg (voor)

- De Bremer Straße was een verkeersweg met een smalle trottoir weerskanten.
- Op het belangrijkste kruispunt aan de noordkant werd het verkeer met verkeerslichten geregeld.



Kenmerken van de weg (na)

- De straat werd over de hele breedte met donkerrode betonklinkers bestraat, zonder onderscheid tussen rijstrook en trottoir.
- Op het noordelijke kruispunt werd een rotonde zonder aangeduid die echter niet als zodanig is gekenmerkt (geen verkeersbord).
- Het klinkertapijt is tot in de particuliere ruimte rond de kerk en de ingangen van de huizen en winkels doorgetrokken.
- Er is nieuwe straatverlichting geplaatst
- In overleg met de Duitse vereniging van blinden en slechtzienenden zijn over de hele lengte van de straat aan weerskanten blindengeleidestroken aangelegd.



Resultaten

In 2009 is een evaluatie uitgevoerd. Daarbij kwamen de volgende resultaten naar voren:

Snelheden

- In de evaluatie wordt niet ingegaan op de snelheden

Ongevallen

- In Bohmte was al voor de herinrichting sprake van weinig letselongevallen met (16%, tegen 27% in de hele Landkreis Osnabrück), maar na de realisering van Shared Space is dat percentage verder gedaald naar 8,7%.
- Een opmerkelijke stijging vond plaats in de categorie ongevallen met lichte blikschade, allemaal op dezelfde locatie bij het parkeren voor een restaurant, waar men tegen een straatlantaarn botste die inmiddels is verplaatst.
- In de periode van een jaar na oplevering gebeurden er drie ongevallen tussen fietsers, waarvan twee met licht letsel, die echter allemaal oorzakelijk niet met de herinrichting als *Shared Space* te maken hebben.
- Bij geen van de ongevallen waren voetgangers betrokken.
- In de subjectieve beoordeling achten de inwoners de nieuwe situatie echter onveiliger dan de oude.

Wachttijden voor voetgangers, fietsers, auto's en OV

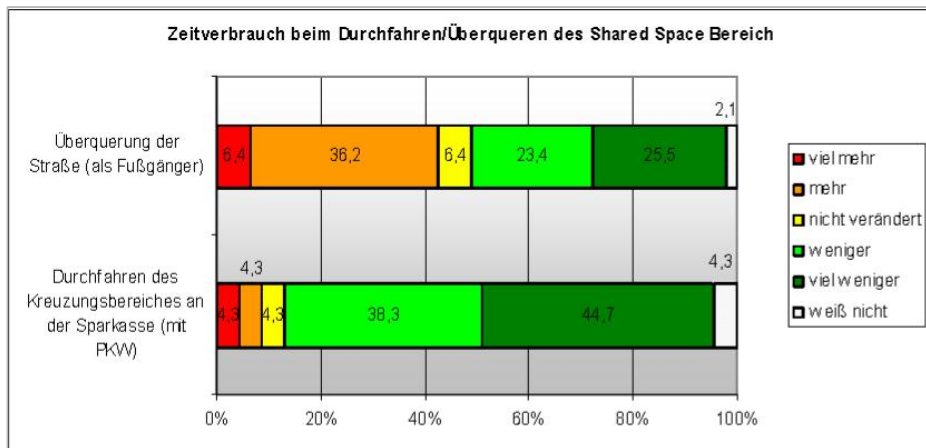
- In de subjectieve beoordeling nemen bijna 45% van de respondenten een kortere wachttijd bij de 'rotonde' waar die het voormalige stoplicht vervangt.
- De meerderheid van de respondenten vindt echter het oversteken voor voetgangers langer duren, terwijl uit de observatie in het kader van de evaluatie bleek dat er amper wachttijden voor voetgangers ontstonden. In de evaluatie wordt opgemerkt, dat "de wachttijd afhankelijk is van het individuele zelfbewustzijn van de betreffende voetganger". Zodra een voetganger kenbaar maakte te willen oversteken of het initiatief hiervoor nam stopten alle automobilisten.

Intensiteiten voor de verschillende vervoerwijzen

- Het totale aantal mvt. is sinds 2006 onveranderd.
- Ook de verhouding tussen doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer is niet veranderd.

Gedrag / wijze van communicatie

- De meeste voetgangers gebruiken de ruimte aan weerskanten van de blindengeleidestroken. De automobilisten pakken de ruimte in het midden. Fietsers geven de voorkeur aan de zijkanten boven het 'autogebied'.



- Er wordt vaak langs de blindengeleidestroken geparkeerd. De doorgaande lijn van de stroken wordt daardoor verstoord.
- Opmerkelijk is het gedrag bij de rotonde. Bij weinig verkeer volgen veel automobilisten uit zuidelijke richting het verloop van de straat en gaan 'recht door', terwijl in drukke fasen een cirkelbeweging om de rotonde wordt gevolgd. Degenen die de cirkel als rotonde opvatten, eisen echter slechts sporadisch hun 'recht' op voorrang op. De verschillen in interpretatie (is dit wel of geen rotonde?) leiden niet tot conflicten.

Acceptatie / waardering

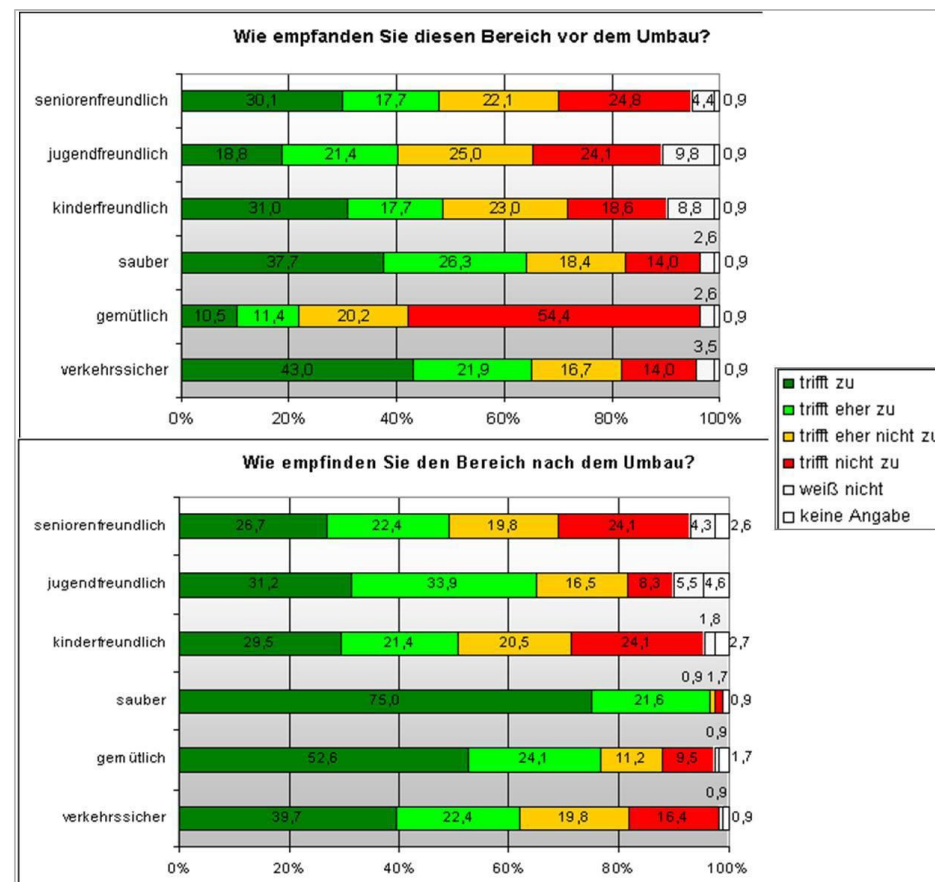
- Voor de evaluatie in 2009 is een enquête uitgevoerd onder 119 personen. Zij zijn gevraagd naar de aspecten 'attractiviteit' (voor ouderen, jeugd en kinderen), 'netheid', 'gezelligheid' en 'veiligheid', allemaal voor en na de nieuwe inrichting. De antwoorden op deze vraag zijn in de tabel beneden weergegeven.
- De duidelijkste verandering is te zien in de categorieën 'netheid' en 'gezelligheid' die na de Shared Space – realisering positiever beoordeeld worden.
- In een open vraag naar de meest opvallende verbeteringen noemden 91 respondenten de verbeterde verblijfskwaliteit, de betere doorstroming (24), en het feit dat er beter rekening met anderen werd gehouden (15) als positieve ontwikkelingen.
- In een open vraag naar de meest opvallende verslechtingen noemden 28 respondenten het ontbreken van verkeersregelingen, 23 keer werd genoemd het feit dat er minder rekening met anderen werd gehouden, 18 mensen vonden de verkeersveiligheid verslechterd en eveneens 18 mensen vonden de ruimtelijke kwaliteit verslechterd.

Ontwikkelingen op andere gebieden dan verkeer

- Tijdens het seizoen staat er sinds 2008 een aardbeienkraam langs de straat.
- In de zomer van 2010 is ter hoogte van de 'rotonde' een nieuw café met terras aan de straatkant geopend.

Pluspunten en leermomenten

- Bohmte is een goed voorbeeld voor bestuurlijke betrokkenheid. De burgemeester was vanaf het begin de trekker van het project. Hij heeft het voornemen in zijn gemeente verankerd. Eerst zijn binnen de gemeentelijke organisatie alle betrokken afdelingen bijeengeroepen om gezamenlijk nut, noodzaak en meerwaarde van het geplande traject te verkennen. Een ook daarna, in het traject met de lokale burgers en ondernemers, heeft de burgemeester zich uitdrukkelijk aan het proces verbonden. De gemeente



heeft het vertrouwen van de burgers gewonnen doordat de burgemeester zich nadrukkelijk en zichtbaar heeft opgesteld. Hij bleef tijdens het hele proces het boegbeeld van het *Shared Space*-concept in Bohmte. En ook na de realisering bleven hij en zijn plaatsvervangster actief in de communicatie. Zij stelden het project op talrijke congressen in binnen- en buitenland voor en ontvingen bezoekers uit binnen- en buitenland. Je zou kunnen stellen dat het *Shared Space*-proces in Bohmte het concept in Duitsland op de agenda heeft gezet.

De Bremer Straße valt onder verantwoordelijkheid van het bondsland Niedersachsen. Dank zij de overtuigingskracht van de burgemeester en de brede steun van de lokale betrokkenen kon ook de medewerking van de regionale overheid worden verkregen.



- Bohmte is ook een goed voorbeeld voor de creatieve omgang met wet- en regelgeving. Aangezien hier het asfalt werd vervangen door klinkers en tegelijkertijd geen voor de maximaal toegelaten snelheid zijn geplaatst, zou het in principe mogelijk zijn dat sommige automobilisten te snel zullen rijden, bijvoorbeeld 's nachts, als de straat leeg is. Dat heeft wederom tot gevolg dat de toegelaten geluidsnorm eventueel zou kunnen worden overschreden. De nationale wetgeving voorziet op dit punt in een "Planfeststellungsverfahren", een inspraakprocedure waarin betrokkenen de mogelijkheid tot bezwaar geboden wordt en die eventueel jaren kan duren. Bohmte was echter partner in het Europese *Shared Space* project en moest daarom alle werkzaamheden binnen de gestelde termijn afronden. Om hieraan te kunnen voldoen is een creatieve oplossing gevonden, namelijk het "Planfeststellungsvereinfachungsverfahren". In deze procedure stemmen alle betrokkenen er uitdrukkelijk mee in geen bezwaar te zullen maken, mocht het gebeuren dat de geluidsnorm wordt overschreden. In Bohmte is dit gelukt omdat de burgers door het gevoerde lokale proces 'hun' *Shared Space* ondersteunden. Ze waren trots op het pionierswerk dat hier is verricht en waarover veelvuldig in de landelijke media is bericht. Hier is dus een echte coalitie tussen politiek en burgers tot stand gekomen.
- De Bohmter 'rotonde' is een zeer interessante oplossing, omdat men nadrukkelijk geen bord met verplichte rijrichting heeft geplaatst. Er is alleen een cirkel met klinkers die een rotonde suggereert, maar rechtdoorgaand verkeer van zuid naar noord hoeft die cirkel niet te volgen. In de praktijk gebeurt dit ook inderdaad, waarbij men echter tijdens drukte liever het rondje rijdt. Uit observaties blijkt dat dit nooit tot problemen of conflicten leidt en dat men het voorrangrecht niet opeist. In principe zou ook het verkeer van oost naar zuid voor de 'rechtdoorgaande' lijn kunnen kiezen, maar dat wordt zelden of nooit waargenomen. Kennelijk suggereert de flauwe bocht duidelijker de rijrichting volgens de rotonde. Dit voorbeeld

wijkt af van de Nederlandse Shared Space – rotondes in Drachten en Sneek, waar in beide gevallen een D1-bord is geplaatst. Misschien kan het Nederlandse experts inspireren.

- Vergeleken bij de situatie voor de nieuwe inrichting zijn de verblijfskwaliteit en de attractiviteit van de ruimte duidelijk verbeterd, een opvatting die door het overgrote deel van de inwoners wordt gedeeld.
- In het ontwerpproces is een ontwikkelingsplan voor de hele gemeente gemaakt. Pas daarna is gekozen voor een gedetailleerde uitwerking voor de realisering van eerste stuk van de straat. Daardoor konden alle betrokkenen dit onderdeel in een totaalperspectief plaatsen.
- In Duitsland zijn burgers verplicht om financieel bij te dragen aan de kosten voor renovaties in de openbare ruimte. Daardoor is hun belang en hun betrokkenheid anders dan in Nederland en zijn zij van meet af aan een serieuze partner voor de overheden. Dit maakt een goede coalitie tussen partijen des te belangrijker.
- Bohmte heeft gekozen voor een radicaal ontwerp. Men heeft over de hele lengte van het (huidige) traject gekozen voor een uniforme klinkerbestrating. Dit hoeft niet per se ook het beste ontwerp te zijn, want het oogt vrij monotoon. Deze monotonie had kunnen worden doorbroken door op aangewezen plaatsen, bijvoorbeeld voor de kerk en bij een horecavoorziening inderdaad pleintjes te maken. Daardoor wordt een afwisseling in het straatbeeld tot stand gebracht en worden de bijzondere plekken beter zichtbaar. We denken dat dit ook een ander gebruik aanmoedigt zodat voetgangers zich niet alleen de zijstroken toe-eigenen.
- De blindengeleidestroken trekken zich als witte banden langs de straat en suggereren een rijbaanbegrenzing. Het is daardoor ook niet verwonderlijk dat op of naast de stroken wordt geparkeerd. Men had in overleg met de blinden- en slechtziendenorganisaties tot een creatievere oplossing kunnen komen, omdat naast de geleidestroken ook veel andere markeringen als gidslijn kunnen dienen.
- Een van de opvallende resultaten van de evaluatie is de controverserige beoordeling van de verkeersveiligheid. Terwijl 23 respondenten vinden dat er niet of slecht rekening met anderen wordt gehouden en 18 keer verkeersonveiligheid wordt genoemd, oordelen 15 mensen juist goed over 'rekening houden met' en 7 vinden de verkeersveiligheid verbeterd. Volgens informatie van het evaluatieteam onder leiding van prof. W. Bode kon de positieve of negatieve waardering niet aan bepaalde categorieën (leeftijd, geslacht of wijze van vervoer) worden toegeschreven. Hierin staat Bohmte niet alleen. Ook uit Haren is een discrepantie te zien tussen subjectieve en objectieve veiligheid en tussen verschillen in

waarneming. We denken dat hier een interessante onderzoeksvraag ligt. Hoe kan je de subjectieve veiligheid verhogen, anders dan met verkeerstechnische maatregelen, hoe maak je 'kwetsbare' verkeersdeelnemers weerbaar?

- De evaluatie dateert van 2009, een jaar na de oplevering. Het zou goed zijn om een nieuwe evaluatie uit te voeren, zowel met objectieve metingen; daarbij ook aspecten als bijvoorbeeld gereden snelheid en tellingen van de verschillende verkeersdeelnemers meenemen en ook tijdens drukke tijden, spitsuur, schoolbegin en einde, zaterdagverkeer tellen en observeren. Op die basis kan een nieuwe beoordeling worden gemaakt om erover na te denken hoe de rest van de straat kan worden vernieuwd, eventueel met minder kosten. Ook zou naar aanleiding van een nieuwe evaluatie een communicatieproces kunnen worden gestart: waar was het ons om te doen, wat hebben we bereikt, hoe kunnen we samen bijdragen tot succes etc.

Meer informatie

- Film over Bohmte uit de reeks 'Plusminus' van ARD televisie op http://www.youtube.com/watch?v=ewg_xj-ovgY&feature=player_embedded of <http://www.radikale-innovation.com/2010/10/03/neues-vom-shared-space/>
- Andere films over Shared Space Bohmte:
 - <http://www.youtube.com/watch?v=t0graVxGpWM&feature=related>
 - <http://www.youtube.com/watch?v=t0graVxGpWM&NR=1>
- Op de gemeentelijke website is veel informatie over het proces en de resultaten beschikbaar:
 - <http://www.bohmte.de/staticsite/staticsite.php?menuid=123&topmenu=123&keepmenu=inactive>.
 - Ook het evaluatierapport is daar te downloaden: http://www.bohmte.de/pics/medien/1_1253627530/Abschlusspraesentation_Bohmte_090922.pdf
 - Tevens is er een uitgebreide fotogalerie:
 - <http://www.bohmte.de/staticsite/staticsite.php?menuid=313&topmenu=123&keepmenu=inactive> Foto's voor en na